


भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 255]	नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 30, 2013/आश्विन 8, 1935
No. 255]	NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 30, 2013/ASVINA 8, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 26 सितंबर, 2013

सं. टीएमपी/39/2013-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण, महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए टैरिफ निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2013 के अनुसरण में, जिन्हें 8 अगस्त, 2013 की अधिसूचना सं. टीएमपी/18 /2013- विविध द्वारा अधिसूचित किया गया था, कोलकाता पत्तन न्यास से कोलकाता पत्तन न्यास की कंटेनर टर्मिनल परियोजना हेतु संदर्भ की अधिसूचना के लिए प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा निपटारा करता है, जिसका विवरण इस अधिसूचना के साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/39/2013-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

1. टी.एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)
2. सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(10 सितंबर, 2013 को पारित)

यह मामला महापत्तनों पर पत्तन परियोजनाओं के लिए टैरिफ निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2013 के अंतर्गत कोलकाता पत्तन न्यास से कोलकाता पत्तन न्यास की कंटेनर टर्मिनल परियोजना हेतु संदर्भ टैरिफ की अधिसूचना के लिए प्राप्त दिनांक 23 अगस्त, 2013 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत दिनांक 31 जुलाई, 2013 के अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी द्वारा 31 जुलाई, 2013 को "महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए टैरिफ के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2013" जारी किए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीतिगत मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुपालन में, उक्त दिशा-निर्देश भारत के दिनांक 8 अगस्त, 2013 के राजपत्र सं. 214 द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध के माध्यम से प्रकाशित हुए थे। उक्त दिशा-निर्देश 31 जुलाई, 2013 से प्रभावी हैं।

2.2 2013 के उक्त टैरिफ दिशा-निर्देशों का खण्ड 2.2, जो कि प्रासंगिक है, को नीचे उद्धृत किया जा रहा है:

"2.2. 'यथास्थिति, प्रत्येक पण्य/पण्यों की श्रेणी के लिए और प्रत्येक सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा या सेवाओं के संयोजन के लिए संदर्भ टैरिफ ('संदर्भ टैरिफ') संबंधित महापत्तन की ओर से प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ तथा 'निष्पादन मानक' भी अंतर्गट होने चाहिए। संदर्भ टैरिफ संबंधित महापत्तन न्यास में 2008 टैरिफ दिशा-निर्देशों के अंतर्गत उस पण्य के लिए नियत उच्चतम टैरिफ होगा। उच्चतम टैरिफ को अपनाते समय, टैरिफ दिशा-निर्देश 2008 के अंतर्गत निश्चित आधार दर को डब्ल्यूपीआई प्रतिवर्ष के 60 प्रतिशत परिमाण तक बढ़ा दिया जाना चाहिए, जैसाकि उक्त दिशा-निर्देशों में उस वर्ष, जिसमें उक्त टैरिफ मूलतः अधिसूचित किया गया था, की पहली जनवरी तथा पश्चात्वर्ती प्रासंगिक वर्ष, जब प्रश्नाधीन विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ टैरिफ अधिसूचित किया जा रहा है, की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए उपबंधित है। प्रस्ताव की प्राप्ति होने पर टीएमपी उसकी प्राप्ति के 15 दिन के भीतर संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानकों को अधिसूचित करेगा।"

"2.4 यदि 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत किसी विशेष महापत्तन न्यास में किसी विशेष पण्य हेतु कोई टैरिफ निर्धारित नहीं किया गया है तो टीएमपी 2008 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत निकटतम महापत्तन न्यास में उस पण्य के लिए उपलब्ध उच्चतम टैरिफ अधिसूचित करेगा।"

3.1 केओपीटी ने अपने दिनांक 23 अगस्त, 2013 के पत्र द्वारा महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए टैरिफ निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2013 के अंतर्गत केओपीटी की कंटेनर टर्मिनल परियोजना हेतु संदर्भ टैरिफ की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.2 केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में दिए गए बिंदुओं का सार नीचे दिया गया है:

- (i) प्राधिकरण ने दिनांक 8 अगस्त, 2013 के राजपत्र संख्या 214 द्वारा "महापत्तनों पर परियोजनाओं हेतु टैरिफ निर्धारण के दिशा-निर्देश, 2013" जारी किए थे। कथित दिशा-निर्देशों की धारा 1.4 के अनुसार नए दिशा-निर्देश इनके जारी होने की तारीख से प्रभावी होंगे और किसी महापत्तन न्यास द्वारा दी जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होंगी जिन पर बीओटी/बीओओटी के अंतर्गत एमपीटी अधिनियम के प्रावधान लागू होते हैं अथवा निजी क्षेत्र भागीदारी (पीपीपी परियोजनाओं) हेतु अन्य व्यवस्था जिसके लिए इन दिशा-निर्देशों के जारी होने की तारीख के बाद आरएफपी जारी किए जाते हैं।
- (ii) केओपीटी, डायमंड हार्बर में पीपीपी के अंतर्गत कंटेनर टर्मिनल के विकास हेतु एक परियोजना कर रहा है। कथित परियोजना के लिए आरएफक्यू की प्रक्रिया शुरू की जा चुकी है और योग्य बोलीदाताओं का संक्षिप्तीकरण हो गया है। अब पत्तन आरएफपी तैयार करने की प्रक्रिया कर रहा है। अतः इस परियोजना के लिए टैरिफ निर्धारण हेतु नए दिशा-निर्देश 2013 लागू होंगे।
- (iii) नए दिशा-निर्देशों की धारा 2.2 और 2.3 के अनुसार प्रस्तावित टैरिफ और निष्पादन मानक प्राधिकरण के विचारार्थ संलग्न हैं।
- (iv) केओपीटी में कंटेनर संचालन सेवा/सुविधा के लिए 2008 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत कोई अपफ्रंट टैरिफ सैट नहीं किया गया है। केओपीटी ने महापत्तनों पर परियोजना हेतु टैरिफ निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश, 2013 की धारा 2.4 को अपनाते हुए विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी), निकटतम पत्तन होने के कारण, के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा 19.02.2013 को कंटेनर टर्मिनल के लिए अधिसूचित अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची पर विचार किया है।
- (v) प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के लिए 01.01.2012 को डब्ल्यूपीआई आधार सहित, अधिसूचित अपफ्रंट टैरिफ पर 4.53% का मूल्यवृद्धि फैक्टर लगाकर संगणन किया गया है।
- (vi) यह पाया गया है वीपीटी के वाहनांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों को सामान्य कंटेनर के 1.5 गुणा अनुपात में स्पष्ट रूप से विचार नहीं किया है। इसके परिणामस्वरूप, भ्रामकता हुई जैसा कि अतिरिक्त प्रहस्तन सेवाओं के बावजूद विदेशी और तटीय लेग की संयुक्तता के मामले में, अपफ्रंट टैरिफ की धारा 3.1 (ख) की टिप्पणी 2 के अनुसार वाहनांतरण कंटेनर की कुल राशि सामान्य विदेशी कंटेनर हेतु दरों से कम है। इस स्थिति के विचारार्थ वाहनांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु संदर्भ टैरिफ संबंधित कंटेनर दरों के 1.5 गुणा पर प्रस्तावित है।
- (vii) इस प्रस्ताव में, परिभाषा में और निबंधन व शर्तों में कुछ विलोपन और संयोजन सामान्य आवश्यकताओं और इस प्राधिकरण द्वारा मानदरों की शर्तों को निर्धारित करने के लिए अपनाए जाने वाले सामान्य दिशा-निर्देशों के अनुपालन के अनुरूप किए गए हैं। इन संशोधनों से राजस्व पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

3.3 उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए केओपीटी ने इस प्राधिकरण से प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानक शीघ्र अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। केओपीटी ने यह भी कहा है कि इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानक अधिसूचित करने के बाद नए दिशा-निर्देश, 2013 की धारा 2.6 के अनुसार आगामी पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में बोली दस्तावेज और तदनुसार छूट करार में उल्लिखित की जाएंगी।

3.4 केओपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ दरों के निर्धारण को शासित करने वाली शर्तों सहित कंटेनर टर्मिनल हेतु प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ अनुसूची और निष्पादन मानक भेजे हैं।

4. यह स्मरण कराया जाता है कि प्राधिकरण ने महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं पर प्रमुख महापत्तन, 2012 के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारित करने के लिए दिशा-निर्देशों के आधार पर वीपीटी में विकसित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए आदेश सं. टीएमपी/61/2008-वीपीटी दिनांक 11 जनवरी, 2013 का आदेश पारित किया था। यह आदेश दिनांक 19 फरवरी, 2013 की अधिसूचना सं. 53 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

5. वर्ष 2013 के टैरिफ दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 और खण्ड 2.4 में अंतर्विष्ट शर्त के संबंध में, निम्नलिखित बिंदु विचारार्थ प्रासंगिक हैं:

- (i) जैसा कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित किया गया है, केओपीटी ने कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव दायर किया गया है तथा प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानक प्रस्तुत किए हैं।
- (ii) दिशा-निर्देशों की धारा 2.2 में यह भी निर्दिष्ट किया गया है कि संदर्भ टैरिफ 2008 के टैरिफ दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास में उस पण्य के लिए निर्धारित उच्चतम टैरिफ होगा। किंतु, यदि दिशा-निर्देश, 2008 के अंतर्गत किसी महापत्तन न्यास में किसी विशेष पण्य के लिए कोई टैरिफ निर्धारित नहीं किया गया है तो 2013 के दिशा-निर्देश की धारा 2.4 में निर्धारित अनुसार, टीएमपी उस पण्य के लिए निकटतम महापत्तन में उपलब्ध उच्चतम टैरिफ अधिसूचित करेगा।
- (iii) यहां यह उल्लिखित करना प्रासंगिक है कि 2008 के दिशा-निर्देशों को अंतर्गत केओपीटी में कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं/सुविधाओं के लिए कोई अपफ्रंट टैरिफ निर्धारित नहीं किया गया है और वीपीटी निकटतम महापत्तन होने के कारण, केओपीटी ने महापत्तनों पर परियोजनाओं हेतु टैरिफ निर्धारण दिशा-निर्देश, 2013 की धारा 2.4 का अनुसरण करते हुए 2008 के दिशा-निर्देश के अंतर्गत वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल हेतु निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ को अपने प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल हेतु संदर्भ टैरिफ निर्धारण को आधार माना है।
- (iv) वीपीटी कंटेनर टर्मिनल हेतु अपफ्रंट टर्मिनल, जो केओपीटी में कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ टैरिफ हेतु आधार बनता है, को फरवरी 2013 में अधिसूचित किया गया था। दिनांक 11 जनवरी, 2013 के वीपीटी आदेश के अनुच्छेद 11.1 में यह कहा गया है कि कथित आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ दरों में सूचकांक हेतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी, 2012 होगा क्योंकि पूंजी लागत और प्रचालन लागत की यूनिट दर का आकलन वर्ष 2012 के अनुरूप है। कथित आदेश के साथ संलग्न अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची की सारणी 4 में भी निर्दिष्ट है कि अपफ्रंट टैरिफ कैप को मुद्रा स्फीति के साथ सूचकांक किया जाएगा किंतु, 1 जनवरी, 2012 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाली डब्ल्यूपीआई में भिन्नता की 60% सीमा तक ही। अतः केओपीटी के इस मामले में, वीपीटी कंटेनर टर्मिनल हेतु निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ को वर्ष 2012 और वर्ष 2013 के बीच होने वाले सूचकांक फैक्टर के संदर्भ में सूचकांकित करना होगा।

6.1 केओपीटी के प्रस्ताव की जांच करने पर यह पाया गया है कि केओपीटी ने 11 जनवरी, 2013 के आदेश द्वारा वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल हेतु अनुमोदित टैरिफ कैप पर 4.53% सूचकांक फैक्टर का अनुप्रयोग किया है। यह सूचकांक सभी महापत्तन न्यासों को संप्रेषित सूचकांक कारक के हमारे दिनांक 2 अप्रैल 2013 के पत्र संख्या टीएमपी/12/2009-विविध जिसे 1 जनवरी 2012 को डब्ल्यूपीआई आधार सहित टैरिफ हेतु लागू किया जाना था, के अनुरूप है।

6.2 केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ अनुसूची की जांच करने पर यह देखा गया कि:

- (i) केओपीटी ने 11 जनवरी 2013 के आदेश द्वारा वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल हेतु अनुमोदित टैरिफ कैप पर 4.53% के सूचकांक कारक का अनुप्रयोग किया है और इसके द्वारा निर्धारित सूचकांक संदर्भ टैरिफ सही पाया गया है सिवाय वाहनांतरण कंटेनरों हेतु प्रहस्तन के लिए केओपीटी द्वारा निर्धारित प्रभारों के। केओपीटी द्वारा वाहनांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित संदर्भ टैरिफ सामान्य कंटेनर प्रहस्तन प्रभावों का 1.5 गुणा है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लिखित करना प्रासंगिक होगा कि अपफ्रंट टैरिफ दिशा-निर्देश, 2008 की धारा 2.6 में यह कहा गया है कि टीएमपी को केंद्रीय सरकार द्वारा समय-समय पर जारी निर्देशों का पालन करना चाहिए जैसे तटीय कार्यों में छूट, वाहनांतरण कंटेनरों में छूट आदि। इस संबंध में, टैरिफ दिशा-निर्देश, 2005 की धारा 5.5.1 में भी यह कहा गया है कि वाहनांतरण कंटेनरों हेतु प्रहस्तन प्रभार, लादाई और उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन हेतु प्रहस्तन प्रभार 1.5 गुणा से अधिक नहीं होंगे।

वीपीटी कंटेनर टर्मिनल हेतु अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के मामले में, वाहनांतरण कंटेनर हेतु वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दर सामान्य कंटेनर हेतु दर का 1.18 गुणा के लगभग है। चूंकि, टैरिफ दिशा-निर्देश, 2005 में वाहनांतरण कंटेनर हेतु दर निर्धारण के लिए सामान्य कंटेनर की दर का 1.5 गुणा तक कैप निर्धारित है, वीपीटी द्वारा तब प्रस्तावित सामान्य और वाहनांतरण कंटेनर के बीच अनुपात पर विचार किया गया।

संदर्भाधीन मामले में, केओपीटी ने वाहनांतरण कंटेनर हेतु दर सामान्य कंटेनर हेतु दर का 1.5 गुणा प्रस्तावित किया है। यह स्थिति हालांकि वीपीटी की अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची के अनुरूप नहीं है, यह 2005 के दिशा-निर्देशों की धारा 5.5.1 में निहित अनुबंधित के अनुसार है और अनुमोदित की जाती है।

- (ii) जैसा कि पहले बताया गया है, केओपीटी ने अपनी स्थानीय आवश्यकताओं के अनुकूल, वीपीटी कंटेनर टर्मिनल के मामले में निर्धारित शर्तों में कुछ संशोधन प्रस्तावित किए हैं। यह देखा गया है कि केओपीटी मुक्त अवधि, जोखिम कंटेनर और अति परिमाणिय कंटेनरों से संबंधित क्रम संख्या 1.1. (v), (vi) और (ix) पर क्रमशः परिभाषाएं लागू की हैं। ये परिभाषाएं सीएचपीटी मेगा कंटेनर टर्मिनल, वी.ओ. चिदंबरनर पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) कंटेनर टर्मिनल से संबंधित मामले में अपफ्रंट टैरिफ आदेशों के लिए निर्धारित इन शर्तों के अनुरूप है अतः अनुमोदित की जाती है।

- (iii) सामान्य शर्तों के अंतर्गत कंटेनर टर्मिनल के लिए वीपीटी अपफ्रंट आदेश में यह शर्त निर्धारित की गई है कि जलयान संबंधी प्रभार जलयान स्वामी/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। तथापि, केओपीटी ने अपनी प्रस्तावित संदर्भ अनुसूची में यह शर्त प्रस्तावित नहीं की है। केओपीटी ने अपनी संदर्भ अनुसूची में कथित शर्त समाहित नहीं करने का कोई कारण नहीं बताया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि केओपीटी की मानदरों में इसी प्रकार की शर्त विद्यमान है, कथित शर्त को केओपीटी संदर्भ टैरिफ अनुसूची में भी शामिल किया जाता है।
- (iv) इसके अलावा, केओपीटी ने बर्थ हायर अनुसूची में टिप्पणियां समाहित नहीं की हैं जैसे कि जलयान का मास्टर/एजेंट नौगमन की तैयार का संकेत केवल अनुकूल ज्वारीय और मौसम परिस्थितियों में ही देगा और बर्थ हायर की समाप्ति हेतु निर्धारित 4 घंटों की समयसीमा अनुकूल ज्वारीय परिस्थितियां होने के लिए प्रतीक्षा अवधि में शामिल नहीं होगी, जो कि वीपीटी अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में निर्धारित है। कोई औचित्य न होने के कारण, वीपीटी अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में इन टिप्पणियों को केओपीटी संदर्भ टैरिफ अनुसूची में भी इसी प्रकार निर्धारित किया गया है।
- (v) केओपीटी ने भंडारण प्रभार अनुसूची में वीपीटी आदेश वाहनांतरण कंटेनरों की 30 दिनों की मुक्त निर्धारित अवधि को घटाकर 10 दिन करने का प्रस्ताव दिया है और परवर्ती स्लैब में निर्धारित अंतरायक दिनों की संख्या भी वीपीटी उपफ्रंट टैरिफ अनुसूची के साथ तुलना करने पर कम कर दी है। केओपीटी ने इन आशोधनों के लिए औचित्य नहीं दिया है। किसी औचित्य की अनुपस्थिति में 30 दिनों की मुक्त अवधि और वीपीटी अपफ्रंट अनुसूची में वाहनांतरण कंटेनरों हेतु भंडारण स्लैब ढांचे के निर्धारण के लिए इसी प्रकार निर्धारित किया गया है।
- (vi) केओपीटी ने भंडारण प्रभार अनुसूची में कुछ शर्तें जोड़ी हैं जैसे जोखिम कंटेनर पर भंडारण प्रभार संबंधित भंडारण प्रभार का 1.25 गुणा होगा, अधिक गति परिमापीय कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार, संबंधित स्लैब के अंतर्गत रहने वाले कंटेनरों के ग्राउंड स्लोट की वास्तविक संख्या पर और परिस्थित कंटेनरों पर भंडारण प्रभार शासित करने वाली शर्तों पर आधारित होंगी। ये शर्तें 2005 के दिशा-निर्देशों में निहित उपबंधों के अनुरूप प्रतीत होती हैं और विभिन्न कंटेनर टर्मिनलों की मानदरों में भी निर्धारित किए गए हैं। अतः इन्हें केओपीटी की संदर्भ टैरिफ अनुसूची में समाविष्ट करने के लिए अनुमोदित किया जाता है।
- (vii) केओपीटी ने भंडारण प्रभार अनुसूची में यह टिप्पणी दी है कि यदि किसी लदे हुए कंटेनर को पत्तन पर खाली किया जाता है तो खाली कंटेनर पर खाली करने के अगले दिन से खाली कंटेनर के रूप में डवल समय लागू होगा। इस प्रकार की शर्त न तो वीपीटी अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में अथवा अन्य महापत्तन न्यासों हेतु अनुमोदित कंटेनर टर्मिनलों की अपफ्रंट टैरिफ अनुसूची में निर्धारित की गई दिखाई पड़ती। चूंकि ये शर्तें खाली कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लगाए जाने पर स्पष्ट है और संदर्भ टैरिफ अनुसूची के सही निर्वचन में सहायता करती है, उसे अनुमोदित किया जाता है।

7.1 तदनुसार, संदर्भ टैरिफ को शासित करने वाली शर्तों सहित संदर्भ टैरिफ अनुसूची को आशोधित किया गया है।

7.2 आशोधित संदर्भ टैरिफ अनुसूची अनुबंध-I में संलग्न है और केओपीटी द्वारा कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक अनुबंध-II पर संलग्न है।

7.3 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से और सामूहिक मतव्य के आधार पर यह प्राधिकरण केओपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची और निष्पादन मानक आशोधित करता है।

7.4 टैरिफ दिशा-निर्देश, 2013 के खण्ड 2.6 के अनुसार, टीएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानक का उल्लेख बोली दस्तावेज में तथा इसके पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के संदर्भ में छूट करारों में किया जाएगा। तदनुसार केओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में तथा इसके पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में छूट करार में अंतर्विष्ट करे, जैसा कि पत्तन द्वारा सहमत है।

टी. एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन/III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध-I

कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची

अध्याय - 1 - परिभाषा और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1 परिभाषाएं - सामान्य

इस दरमान में जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी।

- (i) "बैक-टु-टाउन कंटेनर" का अर्थ है निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला कंटेनर परंतु जो किसी भी कारण से निर्यात के लिए सक्षम नहीं है तथा नगर वापस ले जाया जाता है।

- (ii) “तटीय जलयान” का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (iii) “विदेश जाने वाले जलयान” का अर्थ है तटीय जलयान के अलावा कोई अन्य जलयान।
- (iv) “एफसीएल” का अर्थ है ऐसा कंटेनर जिसमें एकल आयातक/निर्यातक का कार्गो हो।
- (v) “मुक्त अवधि” का अर्थ वह अवधि है जिसमें कार्गो/कंटेनर को हर्जाने/ग्राउंड रेंट से निःशुल्क भंडारण अनुमत है और इस अवधि में सीमा-शुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर प्रचालन दिन शामिल नहीं होंगे।
- (vi) “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अर्थ है जोखिम वाली वस्तुएं रखने वाला कंटेनर, जिन्हें आईएमओ के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।
- (vii) “एलसीएल” का अर्थ है ऐसा कंटेनर जिसमें एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो रखने वाला कंटेनर रखा हो।
- (viii) “सामान्य कंटेनर” का अर्थ है सामान्य प्रकार का कंटेनर, बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत न आने वाला।
- (ix) “ओवर डाइमेंशन्स कंटेनर” का अर्थ है मानक कंटेनर के सामान्य आकार से अधिक ओवर डाइमेंशनल कार्गो ले जाने वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष उपकरणों जैसे, स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता है। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर तथा अन्य प्रकार के ऐसे कंटेनर शामिल हैं जिन्हें विशेष उपकरणों की आवश्यकता होती है।
- (x) “रीफर कंटेनर” का अर्थ है एक प्रशीतित कंटेनर जो अपेक्षित तापमान अनुरक्षित करने के लिए विद्युत आपूर्ति के प्रावधान के साथ वस्तुओं को लाने-ले जाने के लिए प्रयोग किया जाता है।
- (xi) “शट-आउट कंटेनर” का अर्थ है ऐसे कंटेनर जो किसी विशेष जलयान के लिए एक्सपोर्ट इंटेक के रूप में पत्तन में प्रवेश करता है (जैसाकि जलयान पहचान एडवाइस संख्या अर्थात् वीएआई सं० द्वारा निर्दिष्ट किया जाता है) तथा यह किन्हीं भी कारणों से किसी विशिष्ट जलयान से संबद्ध नहीं होते हैं।
- (xii) “ट्रांशिपमेंट कंटेनर” का अर्थ है ऐसा कंटेनर जो यार्ड में भण्डारित किसी जलयान से निर्मुक्त हुआ है तथा अन्य जलयान के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xiii) “वीआईएएन” का अर्थ है जलयान पहचान एडवाइस संख्या।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) जलयान की स्थिति, जैसीकि सीमा-शुल्क अथवा पोत-परिवहन महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणन द्वारा सिद्ध की गई है, जलयान संबंधी प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ ‘तटीय’ अथवा ‘विदेश जाने वाली’ श्रेणी में वर्गीकृत किए जाने के लिए निर्णायक कारक होगा; तथा कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इसके प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii)
 - (क) भारतीय पताका का विदेश जाने वाला जलयान जिसके पास सामान्यव्यापार लाइसेंस है, जिसे सीमा-शुल्क संपरिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ख) विदेशी पताका का विदेश जाने वाला जलयान जिसे पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर लोड पोर्ट द्वारा उस समय से प्रभारयोग्य होगी जब जलयान तटीय सामान की लोडिंग आरंभ करता है।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभारयोग्य होगी जब तक जलयान तटीय कार्गो निर्मुक्ति प्रचालनों को पूरा करता है; उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें निर्मुक्ति पत्तनों द्वारा प्रभारयोग्य होंगी।
 - (ङ) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय जलयान के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।
- (iii)
 - (क) समस्त तटीय जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनुसूची प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - (ख) सभी तटों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधी प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - (ग) कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामलों में, रियायत सम्मिश्रित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार उद्ग्रहित किए गए हैं, वहां रियायत पोत-तट अंतरण के लिए तथा भण्डारण यार्ड से क्वे को और क्वे से भण्डारण यार्ड को तथा कार्गो और कंटेनरों पर घाट-शुल्क पर सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
 - (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर जो किसी भारतीय पत्तन ‘क’ से भारतीय पत्तन ‘ख’ पश्चातवर्ती वाहनान्तरण के लिए पहुंचता है, भी अर्हक होगा, जहां तक इसकी तटीय यात्रा के लिए

प्रभार प्रासंगिक हैं। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा संचालित करने के लिए अनुमति प्राप्त जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/के लिए ले जाए/लाए जाने वाले कार्गो/कंटेनर भी रियायत के लिए अर्हक होंगे।

- (iv) जलयान से संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर उद्ग्रहित किए जाएंगे।
- (v) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vi) प्रयोक्ताओं को प्रचालक की ओर से एक युक्तिसंगत स्तर के बाहर किए गए विलंब के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।
- (vii) विलंबित भुगतानों/रिफंडों पर ब्याज:
 - (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दंडिक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडिक ब्याज का भुगतान करेगा।
 - (ख) दंडिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान अग्रणी दर से 2 प्रतिशत ऊपर होगी। दंडिक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 - (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
 - (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात् की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है।
- (viii)(क) इन दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट की गई दरें उच्चतम सीमा स्तर हैं; इसी प्रकार, छूट तथा रियायतें फ्लोर स्तरीय हैं। यदि प्रचालक ऐसी अपेक्षा करता है, तो वह निम्नतम दरों को प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूटों और रियायतों की अनुमति दे सकता है।
 - (ख) यदि प्रचालक ऐसी अपेक्षा करता है, तो वह दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली निर्दिष्ट शर्तों को सरल बना सकता है, यदि ऐसा सरलीकरण प्रयोक्ता को दर प्रति इकाई राहत प्रदान करता है और दरों के मापक्रम में निर्दिष्ट इकाई दरें उच्चतम स्तरों से अधिक नहीं होती हैं। परंतु यह कि प्रचालक ऐसी निम्नतम दरों और/अथवा ऐसी दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली शर्तों को आगे किसी परिवर्तन को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखे, बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

अध्याय 2

जलयान संबंधी प्रभार

2 बर्थ हायर प्रभार

2.1 कंटेनर टर्मिनल में बर्थ घेरने वाले जलयानों के लिए बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई टिप्पणियों में निर्दिष्ट शर्तों के अधीन निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे।

वर्णन	प्रति घंटा प्रति जीआरटी दर अथवा उसका भाग (₹)	
गमनीय टर्मिनल और केडीसी/एचडीसी के बीच चलने वाले नौ-प्रबंधक अथवा जलयान	विदेश गमनीय जलयान	तटीय जलयान
सभी जलयान	1.340	0.804

टिप्पणियां

- (i) जलयानों (बार्जिज सहित) को दंडिक बर्थ हायर प्रभारों का भुगतान किए बिना कार्गो प्रचालन पूर्ण होने के पश्चात 2 घंटे के लिए बर्थ को घेरने की अनुमति दी जाएगी। तत्पश्चात दंडिक बर्थ प्रभार लगाए जाएंगे।
- (ii) सभी जलयान (बार्जिज सहित) पोत को बर्थ के साथ खड़ा करने के समय से 1 घंटे के भीतर कार्गो प्रचालन आरंभ कर देंगे, जिसके न किए जाने पर दंडिक बर्थ हायर प्रभार नीचे (iv) में विनिर्दिष्ट के अनुसार उद्ग्रहित किया जाएगा।
- (iii) कार्य के लिए तैयार न होने के कारण, जबकि टर्मिनल अपने प्रचालन के लिए तैयार है, टर्मिनल सुविधाओं का प्रयोग न करने वाले जलयान (बार्जिज सहित) नीचे टिप्पणी (iv) में यथाविनिर्दिष्ट दंडिक बर्थ हायर प्रभारों के लिए दायी होंगे। दंडिक बर्थ हायर प्रभारों के प्रयोजनार्थ, खाली खड़े रहने का अर्थ होगा किसी कारण से दो घंटे से अधिक समय के लिए कार्गो निपटान प्रचालन का निलंबन/उसे रोका जाना।

- (iv) दो घंटे के बाद बर्थ हायर प्रभारों के अलावा निम्नानुसार दर पर दैनिक बर्थ हायर प्रभार उस अवधि के लिए उद्ग्रहित किया जाएगा जिसमें वह उपर्युक्त (i), (ii) और (iii) में निर्दिष्टानुसार कार्य करने में इसफल रहा हो अथवा खड़ा रहा हो, जैसी भी स्थिति हो।

वर्णन	प्रति जीआरटी दर
6 घंटे तक	₹10.453
6 घंटे से ऊपर परंतु 12 घंटे तक	₹15.680
12 घंटे से ऊपर	₹31.359

- (v) ऊपर उल्लेख किए गए दैनिक बर्थ हायर प्रभार उद्ग्रहणीय नहीं होगा यदि जलयानों का खाली खड़ा रहना टर्मिनल अथवा पत्तन की वजह से है अथवा प्रतिकूल लहर परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और वर्षा के कारण है जिसके फलस्वरूप प्रचालनों को रोकना पड़ा हो।
- (vi) (क) एक ऐसी समय-सीमा होगी जिसके पश्चात बर्थ हायर लागू नहीं होगी; बर्थ हायर जलयान द्वारा रवानगी की इसकी तैयारी का संकेत देने के समय के पश्चात 4 घंटे तक बंद कर दिया जाएगा। बर्थ हायर की समाप्ति के लिए विनिर्दिष्ट 4 घंटे की समय-सीमा में उपर्युक्त लहर परिस्थितियों के अभाव में अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नौवहन सुविधाओं की अनुपस्थिति में लिया गया प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
- (ख) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ हायर प्रभारों के समान "दैनिक बर्थ हायर" होगा।
- (ग) जलयान का स्वामी/एजेंट केवल उपर्युक्त लहर और मौसम संबंधी परिस्थितियों के अनुरूप ही रवानगी का संकेत देगा।
- (घ) बर्थ हायर की समाप्ति के लिए विनिर्दिष्ट 4 घंटे की समय-सीमा में उपर्युक्त लहर परिस्थितियों के अभाव में लिया गया पोत का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
- (vii) बर्थ हायर प्रभार ऐसी अवधि के लिए उद्ग्रहित नहीं किए जाएंगे जब कोई जलयान पत्तन उपकरण की खराबी अथवा बिजली चले जाने अथवा प्रचालक की ओर से किसी अन्य कारण से बर्थ में खाली खड़ा रहता है।

अध्याय 3

अध्याय 3 – कंटेनर तथा कंटेनरीकृत कार्गो के लिए प्रदान की गई सेवाओं हेतु प्रभार

3. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) मूलतः ट्रांशिपमेंट कंटेनर के रूप में घोषित कंटेनर, जिसे बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है, ट्रांशिपमेंट कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा तथा उसे एक सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथालागू विनिर्दिष्ट प्रभार संदेय होंगे।
- (ii) 20' से कम तथा इस तक के कंटेनरों को टैरिफ के प्रयोजनार्थ एक टीईयू (ट्वेंटी इक्वीवेलेंट यूनिट) माना जाएगा तथा 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनरों को एक एफईयू (फोर्टी इक्वीवेलेंट यूनिट) माना जाएगा।

3.1 कंटेनरों के निपटान और संचलन के लिए प्रभार

कंटेनरों के निपटान और संचलन के लिए निम्नलिखित सभेकित प्रभार पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा जलयानों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा संदेय होंगे।

(क) आयात और निर्यात कंटेनरों के संचालन हेतु सभेकित दर

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो		कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो		कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो	
		विदेश गमनीय	तटीय	विदेश गमनीय	तटीय	विदेश गमनीय	तटीय
(क)	लदेन कंटेनर-आयात/निर्यात	3530.90	2118.73	5296.35	3177.81	7061.80	4237.46
(ख)	खाली कंटेनर-आयात/निर्यात	2472.48	1483.30	3708.72	2225.89	4944.96	2966.98
(ग)	सीवाई से रेल प्लैट में परिवहन अथवा विलोमतः और लिफ्ट ऑन/ऑफ						
	-भरा	1378.97	1378.97	2068.46	2068.46	2757.95	2757.95
	-खाली	1268.96	1268.96	1903.44	1903.44	2537.92	2537.92

टिप्पणी:

- (1) उपरोक्त मद संख्या (क) और (ख) के मामले में सेवाओं में क्वाया केन से संचालन और लैशिंग/गैर-लैशिंग, सीवाई और क्वायसाईड के बीच परिवहन, सीवाई पर लिफ्ट ऑन अथवा ऑफ, टैलर से अथवा ये कंटेनर की उतराई और लदाई, आंकड़ा संचालन, प्रसंस्करण और वारफेज शामिल है।
- (2) उपरोक्त मद संख्या (ग) के मामले में, सीवाई से रेल साइडिंग का परिवहन और रेल प्लैट अथवा विलोमत: पर कंटेनर की लदाई शामिल है।

(ख) वाहनांतरण कंटेनरों का संचालन

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो		कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो		कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो	
		विदेश गमनीय	तटीय	विदेश गमनीय	तटीय	विदेश गमनीय	तटीय
(क)	लदेन	5296.35	3177.81	7944.52	4766.72	10592.70	6355.62
(ख)	खाली	3708.72	2225.23	5563.08	3337.85	7417.440	4450.46

टिप्पणी:

- (1) उक्त प्रभार वाहनांतरण के पूर्ण चक्र पर लागू होंगे अर्थात् प्रथम कैरियर से उतराई से दूसरे कैरियर में लदाई जिसमें लैशिंग/गैर-लैशिंग प्रभार शामिल है। सेवा में क्वाय केन (उतराई और लदाई), सीवाई और क्वायसाईड के बीच परिवहन, लिफ्ट ऑन व ऑफ, वैसल/पट स्टोवेज योजना और आंकड़ा संचालन, प्रसंस्करण और कारफेज।
- (2) विदेशी पत्तन के कंटेनर जिसे तटीय बोयेज अथवा विलोमत: पर किसी भारतीय पत्तन में परवर्ती वाहनांतरण हेतु संचालन पर विदेश-गमनीय जलयान हेतु निर्धारित वाहनांतरणीय प्रभार का 50% और तटीय श्रेणी हेतु उस निर्धारित का 50% प्रभारित किया जाएगा और
- (3) सड़क अथवा रेल द्वारा टर्मिनल के बाहर किसी वाहनांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात दर प्रभारित की जाएगी।
- (4) अनुसूची के अनुसार शट आउट प्रचार लागू होगा:
- (i) यदि मूल रूप से नामित वाहक की बर्थिंग के बाद वाहक परिवर्तित किया जाता है: अथवा
- (ii) यदि पूर्व वाहक के बर्थ लेने के बाद पूर्व वाहक को परवर्ती वाहक में नामित किया जाए।
- (5) जिस जलयान पर वाहनांतरण कंटेनर को लोड किया जाना है उसे जलयान का आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत करने के समय घोषित किया गया है अथवा वाहनांतरण कंटेनर को टैरिफ निर्धारण के लिए सामान्य माना जाएगा।

3.2 कंटेनरों के भण्डारण हेतु प्रभार**(क) आयात-लादेन और खाली कंटेनर**

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो
(i)	प्रथम दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
(ii)	दूसरे दिन	195.37	390.73	586.10
(iii)	तीसरे से 15 दिन	390.73	781.47	1172.20
(iv)	15 दिन के बाद	781.47	1562.93	2344.40

(ख) निर्यात-लादेन और खाली कंटेनर

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो
(i)	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	तीसरे से 4 दिन	195.37	390.73	586.10
(iii)	चौथे से 15 दिन	390.73	781.47	1172.20
(iv)	15 दिन के बाद	781.47	1562.93	2344.40

(ग) वाइनांतरण कंटेनर-लादेन व खाली कंटेनर

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो
(i)	पहले 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	31 वें से 45 दिन	195.37	390.73	586.10
(iii)	46 वें से 60 दिन	390.73	781.47	1172.20
(iv)	60 दिन के बाद	781.47	1562.93	2344.40

(घ) शट आउट कंटेनर-लादेन व खाली कंटेनर

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग)

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो और 45 फीट तक हो
(i)	1 से 15 दिन	195.37	390.73	586.10
(ii)	16 से 30 दिन	390.73	781.47	1172.20
(iii)	30 दिन के बाद	781.47	1562.93	2344.40

टिप्पणियां:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) कंटेनर की उतराई के बाद वाले दिन से शुरू होगा और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने से शुरू होगी।
- (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के गैर-परिचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). पोतांतरण कंटेनर जिसकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी में परिवर्तित हो जाते हैं उनसे प्रासंगिक आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4). जोखिमपूर्ण कंटेनरों को सामान्य रूप से लागू प्रभारों के 1.25 गुना पर प्रभारित किया जाएगा।
- (5). अति विविध कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार उपर्युक्त निर्धारित अनुसार संबंधित स्लैब के अंतर्गत संबंधित कंटेनर के ग्राउंड सलॉट की वास्तविक संख्या पर आधारित होंगे।
- (6). शट आउट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक शट आउट हो जाता है।

- (7). यदि किसी भरे हुए कंटेनर को पत्तन में खाली किया जाता है तो खाली कंटेनर पर खाली करने के अगले दिन से खाली कंटेनर के रूप में ड्वेल प्रभार लगेगा।
- (8). छोड़े गए एफसीएल कंटेनरों/शिपर के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर स्टोरेज प्रभार लिखित में छोड़े जाने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की लैंडिंग के दिन से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अध्यक्षीन प्रभारित किया जाएगा:
- (क) (i) कंसाइनी किसी भी समय छोड़े जाने का पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) यदि कंसाइनी ऐसा पत्र जारी न करने का निर्णय लेता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्तों के अध्यक्षीन छोड़े जाने का पत्र भी जारी कर सकता है,
- (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगी तथा या तो इसे अथवा पत्तन परिसर से इसे हटा लेगी; और
- (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत समस्त पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।
- (ख) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करेगा तथा परिवहन और माल उतराई की लागत का वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनकी विफलता के मामले में, कंटेनर पर स्टोरेज प्रभार ऐसे समय तक उद्ग्रहित किए जाने जारी रहेंगे जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइन द्वारा समस्त आवश्यक कार्यवाहियां न कर ली गई हों।
- (ग) जहां कंटेनर को सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/पकड़ा गया हो तथा उसे 75 दिन की विनिर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर रिक्त नहीं किया जा सकता है, स्टोरेज प्रभार सीमा-शुल्क के आदेश के निर्गम होने के दिन से लागू होने समाप्त हो जाएंगे तथा उसमें परिवहन और उतराई की लागत भी शामिल होंगी। अन्यथा, जब्त/पकड़े गए कंटेनरों को लाइन/कंसाइनी द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमा-शुल्क आबद्ध क्षेत्र तक ले जाया जाएगा और उस मामले में, स्टोरेज प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त होंगे।
- (9). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल परिचालक तब कंटेनर डिलीवर करने/स्थानांतरित करने की स्थिति में नहीं हो जब परिचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अपेक्षा की जाती है।

3.3 (क) विविध सेवाओं के लिए प्रभार

(दर रुपये में प्रति कंटेनर)

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो
(क)	ट्रिप पूर्व निरीक्षण पीटीआई बिजली प्रभार छोड़कर	330.04	495.06	660.09
(ख)	रीफर रन परीक्षण (बिजली आपूर्ति प्रभार के अलावा)	330.04	495.06	660.09
(ग)	(ख) बिजली आपूर्ति प्रभार जोड़ने, काटने, मानीटरन, रीफर यार्ड में, प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	204.86	307.29	409.67

टिप्पणियां:

- (1) सेवाओं में प्लंग करने/प्लंग निकालने और तापमान की मानिट्रिंग शामिल है। दोषपूर्ण रीफर पर कोई अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2) रीफर कंटेनरों का पीटीआई और रन परीक्षण वैकल्पिक सेवा है और आवश्यकता होने पर दी जाएगी। इसमें विद्युत आपूर्ति हेतु प्रभार और पीटीआई/रन परीक्षण के दौरान रीफर की मानिट्रिंग शामिल नहीं है। पीटीआई/रन परीक्षण में रीफर मशीन की चालू स्थिति की जांच और ग्राहक की स्थिति की रिपोर्टिंग शामिल है।
- (3) ये प्रभार रेस्टो रीफर कंटेनर पर भी लागू होंगे
- (ख) **शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार**
- निर्यात कंटेनर अथवा वाहनांतरण कंटेनर शट आउट होने पर निम्नलिखित दर लागू होंगी:

(रूपयें में)

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो और 45 फीट तक हो
(क)	लादेन	1925.25	2887.88	3850.51
(ख)	खाली	1705.23	2557.84	3410.45

टिप्पणी:

(i) शट आउट प्रभार तब लागू होंगे जब एक जलयान से कंटेनर शट आउट होता और बाद में अन्य जलयान में रखा जाता है।

(ii) भण्डारण प्रभार अनुसूची 3.2 के अनुसार लगाए जाएंगे

(ग) अतिरिक्त प्रभार

क्रम सं.	विवरण	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक न हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 20 फीट से अधिक किंतु 40 फीट तक हो	कंटेनर जिसकी लंबाई 40 फीट से अधिक हो
1	टर्मिनल के भीतर कंटेनर की शिपिंग, लिफ्ट आन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित			
	लादेन	1925.25	2887.88	3850.51
	खाली	1705.23	2557.84	3410.45
2	कंटेनर सफाई प्रभार (उच्च प्रेशर जल धुलाई)	550.07	825.07	1100.15
3	दस्तावेज का निरस्तीकरण—(प्रति ईआईआर)	82.52		
4	एक दरवाजा खुला प्रभार (प्रति कंटेनर)	550.07		
5	सील लगाना/हटाना (प्रति सील)	220.03		
6	टर्मिनल के भीतर सीमा-शुल्क निरीक्षण	440.06		
7	रीफर कंटेनर को प्लग करना/प्लग निकालन (प्रति कंटेनर)	55.00		
8	दस्तावेज जारी करना, प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)	165.02		
9	वीआईए निरस्तीकरण	1100.15		
10	निर्धारित समयोपरांत संगत दस्तावेजों की प्रस्तुती में विलंब (प्रभार प्रति दस्तावेज हैं)	550.07		
11	जलयान में गैदावे प्रदान करने के प्रभार, प्रति कलेंडर दिवस	47.43 प्रति घंटा, प्रति गैंगवे जो अधिकतम 1000 प्रतिदिन प्रति गैंगवे हैं।	टिप्पणी: यह वैकल्पिक सेवा है जो प्रयोक्ता के मांगने पर दी जाती है।	

.(घ) एक प्रचालन के लिए हैच कवर संचालन (खोलने और बंद करने सहित)

(रूपये में)

क्रम सं.	विवरण	विदेश गमनीय	तटीय
(क)	क्वेय पर हैच कवर लैंडिंग के बिना	1386.56	831.75
(ख)	क्वेय पर हैच कवर लैंडिंग के साथ	2772.18	1663.49

टिप्पणी:

(1) एक गतिविधि होने पर आधी दर लागू होगी अर्थात् खोलने अथवा बंद करने का प्रचालन

- (2) **कंटेनर की शिपिंग प्रभार** शिपमेंट में परिवर्तन होने अथवा कंटेनर की वास्तविक शिपिंग में कंटेनर की स्थिति अथवा किसी भी प्रयोजन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर की गई कोई शिपिंग जिसमें टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई कोई अन्य सेवा लेना शामिल है। शिपिंग, लिफ्ट ऑन परिवहन और लिफ्ट ऑफ हेतु एक समेकित प्रभारित प्रभार है। **शिपमेंट स्तर में परिवर्तन** तब लागू होता है जब:
- (i) टर्मिनल परिसर में शिपमेंट आय कंटेनर में परिवर्तित किया जाए;
 - (ii) टर्मिनल परिसर में आयात कंटेनर को पुनः निर्यात किया जाए;
 - (iii) निर्यात कंटेनर को टर्मिनल परिसर के बाहर सुपुर्द किया जाए;
 - (iv) लैंडिंग के बाद अथवा विलोमतः किसी स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को आईसीडी कंटेनर में परिवर्तित किया जाए;
 - (v) वाहनांतरण कंटेनर जिसके आउट बाउंड वीआईएएन की घोषणा इनबाउंड वाहक की बर्थिंग से पूर्व न की गई हो;
 - (vi) रेल द्वारा पहुंचने वाले निर्यात कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएएन टर्मिनल में रेल साइडिंग पर रेल के पहुंचने के न्यूनतम 6 घंटे पूर्व घोषित न किया गया हो
- कंटेनर स्थिति में परिवर्तन** उस प्रत्येक समय लागू होता है जब किसी आयात अथवा निर्यात कंटेनर का व्योरा अर्थात् पीओडी, आकार, स्थिति अथवा भार (—टन की भिन्नता) में टर्मिनल द्वारा प्रसंस्करण के बाद परिवर्तन होता है।
- (3) **कंटेनर सफाई प्रभार:** ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और संगत परिवर्तन कंटेनरों की पानी के साथ सफाई के बाद लागू होता है।
- (4) **ईआईआर के लिए निरस्तीकरण प्रभार** ग्राहक के अनुरोध पर ईआईआर के निरस्तीकरण करने पर लागू होता है।
- (5) **“एक दरवाजा खुला”** प्रभार उन कंटेनरों के संचालन पर लागू होगा जिनमें एक दरवाजा खुला रखने की आवश्यकता हो (अर्थात् प्याज) और जब दरवाजा खोलना और प्राप्ति टर्मिनल द्वारा की जाए।
- (6) **सील लगाना/हटाना**
टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा आने वाले प्रत्येक कंटेनर को आगे के लिए अनुमत करने से पूर्व बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल स्टाफ शिपिंग लाइन्स की पूर्व अनुमति लिए बिना ऐसा करने के लिए स्वतंत्र हैं। टर्मिनल द्वारा लगाई गई सील वाले कंटेनरों की सूची लाइन्स को सूचित की जाएगी।
- (7) **सीमा-शुल्क निरीक्षण**
कंटेनर के निरीक्षण की अनुमति ग्राहक के लिखित अनुरोध पर नामित स्थल पर ही दी जाएगी। कंटेनर के दरवाजे सीमा-शुल्क पर्यवेक्षण में ही खोले जा सकते हैं।
4. **धारा-2 और धारा-3 —उपरोक्त पर सामान्य टिप्पणी**
प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक में 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

अनुबंध-II

निष्पादन मानक

निष्पादन मानक

1. **सकल बर्थ आउटपुट**

मापदण्ड कंटेनर कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (ग्रॉस बर्थ आउटपुट) से संबंधित है। टर्मिनल तथा पार्सल आकार की क्षमता सकल बर्थ आउटपुट का अवधारण करेगी। उच्चतर टर्मिनल क्षमता तथा अधिक पार्सल आकार के फलस्वरूप उत्पादकता में वृद्धि होगी। प्रतिदिन टीईयू के संदर्भ में मापित बर्थ दिवस आउटपुट प्रयोग की गई क्रेनों की संख्या पर आधारित होगी जो जलयानों के आकार पर निर्भर है। क्रेन के उत्पादकता सन्निध 25 संचालन प्रतिदिन है।

सकल बर्थ आउटपुट का आकलन एक माह के दौरान पोत से निपटान किए गए टीईयू (चाहे चढ़ाया गया या उतारा गया) के संदर्भ में कुल कार्गो के रूप में किया जाएगा जिसमें से पोत द्वारा टर्मिनल में एक माह के दौरान बिताए गए समय, अर्थात् बर्थ में कार्य दिवसों की संख्या को विभाजित किया जाएगा।

कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए सकल बर्थ आउटपुट के लिए सांकेतिक सन्निध निम्नानुसार है:

कार्गो की श्रेणी	सांकेतिक सन्निधिम
कंटेनर	
(मेनलाइन जलयान)	25 संचालन प्रतिघंटा
(फीडर जलयान)	17 संचालन प्रतिघंटा

विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों की पूर्ति में कमी के मामले में अधिमान — 0.6

2. ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल टाइम:

किसी कंटेनर के लिए ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल टाइम का अर्थ है वह कुल समय जिसके दौरान कंटेनर टर्मिनल में रहता है। कंटेनरों के लिए ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल समय का आकलन एक औसत के आधार पर किया जाएगा तथा वह उस टर्मिनल में माह के दौरान निपटान किए गए प्रत्येक कंटेनर के ट्रांजिट शार्टेज का योग होगा जिसे कंटेनरों की संख्या से विभाजित किया जाएगा। इसे आगे स्पष्ट करने के लिए, किसी कंटेनर के जलयान से निर्मुक्त किए जाने की तारीख और समय से लेकर उक्त कंटेनर के टर्मिनल के निर्गम-द्वार से बाहर जाने का समय आयात बॉक्स के लिए कुल ट्रांजिट स्टोरेज समय है। निर्यात के मामले में, कंटेनर के टर्मिनल के भीतर प्रवेश करने के समय और तारीख से लेकर इसके किसी जलयान पर चढ़ाए जाने का समय और तारीख स्टोरेज समय होगा। आईपीडी कंटेनरों सहित प्रत्येक कंटेनर के संबंध में निर्गम, गेट-इन, गेट-आउट तथा लोडिंग के समय का अनुरक्षण किए जाने की आवश्यकता है।

किसी दावा न किए गए कार्गो अथवा सीमा-शुल्क आवा सरकार के किसी प्राधिकारी द्वारा निरुद्ध किए गए कार्गो को इसमें शामिल नहीं किया जाएगा।

मार्गस्थ भंडारण ड्वेल समय	
आयात	
कंटेनर (टर्मिनल पर)	सड़क द्वारा 3 दिन और रेल द्वारा 7 दिन
निर्यात	
कंटेनर (टर्मिनल पर)	सड़क द्वारा 4 दिन और रेल द्वारा 7 दिन

विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों की पूर्ति में कमी के मामले में अधिमान — 0.3

3. प्राप्ति/वितरण प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय:

प्राप्ति/वितरण प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय कार्गो की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए लिए गए समय का योग होता जिसे एक माह में तैनात किए गए यथास्थिति, ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों की संख्या से घटा दिया जाएगा। इसके अलावा, टर्मिनल में एकल प्रवेश पर उतराई-धराई, दोनों प्रचालनों के लिए ट्रक/ट्रेलर/रेक के मामले में, आवंटित किया गया समय उन ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों के लिए दोगुना होगा।

क. (i) कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
(ii) कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
ख. (i) आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
(ii) आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों की पूर्ति में कमी के मामले में अधिमान — 0.1

परिसमापक क्षतियों का निष्पादन मूल्यांकन और आकलन

निष्पादन मूल्यांकन ग्राही द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्टों और/अथवा ग्राही के अभिलेखों और/अथवा ग्राही प्राधिकारी द्वारा की गई जांच की तिमाही समीक्षा द्वारा तैयार की जानी चाहिए। ग्राही औसत निष्पादन में 10 प्रतिशत (दस प्रतिशत) की प्रत्येक कमी के लिए संबंधित तिमाही के सकल राजस्व के 1 प्रतिशत (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित किए गए परिसमापक क्षति का भुगतान करने का दायी होगा, जिसका आकलन निम्नलिखित रीति से किया जाएगा।

प्रत्येक निष्पादन मानक का आकलन उपर्युक्त दर्शाई गई रीति में एक औसत के रूप में किया जाता है। एक मानक की तुलना में वास्तविक औसत निष्पादन का मूल्यांकन निर्दिष्ट मानक के विरुद्ध किया जाएगा। कमी का आकलन निर्दिष्ट मानक के प्रतिशत के रूप में किया जाएगा। प्रत्येक निष्पादन मानक के संबंध में कमी का उसे निर्दिष्ट अधिभार होगा। औसत निष्पादन में समग्र कमी प्रत्येक निष्पादन मानक के संबंध में अधिभार कमी के योग के रूप में आकलित की जाएगी। उदाहरण के लिए यदि समग्र बर्थ आउटपुट में एक प्रतिशत की, ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल टाइम में वाई प्रतिशत की तथा

प्राप्ति/वितरण प्रचालन के लिए टर्न राउंड टाइम में जैड प्रतिशत की कमी है तथा ऐसी कमियों के लिए निर्दिष्ट अधिभार क्रमशः 0.6, 0.3 और 0.1 है, तो औसत निष्पादन में समग्र कमी (0.6 एक्स + 0.3वाई + 0.1 जैड) प्रतिशत होगी।

TARIFF AUTHORITY OF MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 26th September, 2013

No. TAMP/39/2013-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kolkata Port Trust for notification of Reference tariff for Container Terminal project of Kolkata Port Trust, in pursuance of the Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 8 August 2013, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY OF MAJOR PORTS

Case No. TAMP/39/2013-KOPT

Kolkata Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on 10th day of September 2013)

This case relates to a proposal dated 23 August 2013 received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for notification of reference tariff for Container Terminal project of Kolkata Port Trust, under the Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no.214. The said Guidelines are effective from 31 July 2013.

2.2. Clause 2.2 and Clause 2.4 of the said Tariff Guidelines of 2013, which would be relevant in respect of the KOPT case in reference, are reproduced below:

“2.2. *The Reference Tariff (“the Reference Tariff”) for each commodity/ category of commodities and each service/ category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and “Performance Standards”. The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being*

notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt.

2.4. *In case no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then TAMP will notify the highest Tariff under the 2008 Guidelines available for that commodity in the nearest Major Port Trust.”*

3.1. The KOPT under cover of its letter dated 23 August, 2013 has submitted a proposal for notification of reference tariff for Container Terminal project of KOPT, under the Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013.

3.2. The main points made by the KOPT, in its proposal are summarized below:

- (i) The Authority has issued ‘Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013’ vide Gazette No. 214, dated 8 August, 2013. As per Clause 1.4 of the said Guidelines, the new Guidelines would come into effect from the date of its issue and would be applicable to all projects to be awarded by any Major Port Trust to which the provisions of MPT Act apply under BOT/BOOT or any other arrangement for private sector participation (PPP Projects) for which RFPs are issued after the date of issue of these guidelines.
- (ii) The KOPT has taken up a project under PPP for Development of Container Terminal at Diamond Harbour. The RFQ for the said project has already been processed and qualified bidders are shortlisted. Now the port is in the process of preparation of RFP. Therefore, the new guidelines 2013 will apply for determination of tariff for this project.
- (iii) The proposed tariff along with Performance Standards is enclosed for consideration of this Authority as per Clause 2.2 and 2.3 of the new Guidelines.
- (iv) As no upfront tariff under the 2008 Guidelines has been set for container handling services/facilities in KOPT, the KOPT, following Clause 2.4 of the ‘Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013’, has considered the Upfront Tariff Schedule for Container Terminal notified by this Authority on 19.02.2013 in respect of Visakhapatnam Port Trust (VPT), being the nearest port.
- (v) The proposed Reference Tariff is computed by applying the escalation factor of 4.53% on the upfront tariff notified for Visakhapatnam Port Trust with base WPI as on 01.01.2012.
- (vi) It is observed that the VPT in the rates for Handling of Transshipment Containers apparently have not considered 1.5 times ratio of the normal container. This has resulted in a fallacy, as in the case of combination of foreign and coastal leg, in spite of additional handling services, the total amount for transshipment container, as per Note 2 of Section 3.1.(B) of the Upfront Tariff are less than the rates for normal foreign container. In consideration of the said position, the reference tariff for handling Transshipment containers is proposed at 1.5 times of the respective normal container rates.
- (vii) In the instant proposal, some deletion and addition in the definitions as well as in the terms and conditions have been made to suit the local requirements and in compliance of the general guidelines followed by this Authority to prescribe conditionalities in the Scale of Rates. These amendments may not have any significant effect on the revenue.

3.3. In view of above, the KOPT has requested this Authority to approve the proposed Reference Tariff and the Performance Standards at the earliest. The KOPT has also stated that the Reference Tariff and Performance Standards on being notified by this Authority will be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of envisaged PPP Projects in terms of Clause 2.6 of new 2013 Guidelines.

3.4. The KOPT has furnished the proposed 'Reference Tariff Schedule for Container Terminal' including the conditionalities governing the levy of rates and the 'Performance Standards' along with its proposal.

4. It may be recalled that the Authority has passed an Order No.TAMP/61/2012-VPT dated 11 January, 2013 fixing upfront tariff for handling containers at the proposed container terminal of VPT, based on guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008. This Order has been notified in the Gazette of India vide Notification No.53 dated, 19 February, 2013.

5. With regard to the stipulation contained in clause 2.2 and clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013, the following points are relevant for consideration:

- (i) As stipulated in the Guidelines, the KOPT has filed the proposal for notification of Reference tariff for Container terminal and has furnished the proposed Reference Tariff and the Performance Standards.
- (ii) Clause 2.2 of the Guidelines stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. However, if no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under 2008 Guidelines, then as stipulated in Clause 2.4 of the 2013 Guidelines, TAMP will notify the highest Tariff under the 2008 Guidelines available for that commodity in the nearest Major Port Trust.
- (iii) It is relevant to mention here that no upfront tariff has been fixed for container handling services/ facilities in KOPT under the 2008 Guidelines. And, VPT being the nearest port, the KOPT, following Clause 2.4 of the 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013', has considered the upfront tariff fixed for the Container terminal at VPT fixed under the 2008 guidelines as base to determine the Reference Tariff for its proposed Container Terminal.
- (iv) The upfront tariff for the VPT container terminal, which forms the basis for Reference tariff of container terminal at KOPT, was notified in February 2013. Para 11.1. of the VPT Order dated 11 January, 2013 states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the upfront tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2012 since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost are as of the year 2012. Schedule 4 of the upfront tariff schedule attached to the said Order also specifies that the upfront tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in WPI occurring between 1 January, 2012 and 1 January of the relevant year. Therefore, in the instant case of KOPT, the upfront tariff fixed for VPT container terminal would have to be indexed with reference to the indexation factor occurring between the year 2012 and the year 2013.

6.1. On scrutiny of KOPT proposal under reference, it is seen that the KOPT has applied an indexation factor of 4.53% on the tariff caps approved for the container terminal at VPT vide Order dated 11 January, 2013. This indexation factor is seen to be in line with the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc. dated 2 April, 2013, to be applicable for tariff with base WPI as on 1 January 2012.

6.2. On a scrutiny of the proposed Reference Tariff Schedule, submitted by the KOPT, it is seen that:

- (i) The KOPT has applied the indexation factor of 4.53% on the tariff caps approved for the container terminal at VPT vide Order dated 11 January, 2013 and the indexed Reference tariff determined by it, is found to be in order except for the charges determined by KOPT for

handling of transshipment containers. The Reference tariff determined by the KOPT for handling of transshipment containers is 1.5 times of the normal container handling charges.

In this regard, it is relevant here to mention that clause 2.6 of the Upfront Tariff Guidelines of 2008 stipulates that TAMP should comply with the policy directions issued by the Central Government from time to time, like concessions to coastal cargo/containers, concessions to transshipment containers etc. In this regard, Clause 5.5.1 of the tariff guidelines of 2005, interalia, stipulates that the handling charges for transshipment containers shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle.

In the case of fixation of upfront tariff for the VPT container terminal, the rate for the transshipment container is seen to be around 1.18 times of the rate for the normal container, as proposed by the VPT. As the tariff guidelines of 2005 prescribe a cap up to 1.5 times the rate of normal container to determine the rate for transshipment container, the ratio between the normal and transshipment container, as proposed by the VPT then, was considered.

In the case in reference, the KOPT has proposed the rate for transshipment containers at 1.5 times the rate for normal container. Though this position is not as per the upfront tariff schedule of VPT, it is in line with the stipulation contained in Clause 5.5.1 of the 2005 guidelines and hence approved.

- (ii) As brought out earlier, the KOPT has proposed some amendments to the conditionalities prescribed in the case of the VPT container terminal, to suit its local requirements. It is seen that KOPT has introduced definitions at Sr.No.1.1 (v), (vi) and (ix) relating to 'Free period', 'Hazardous container' and 'Over Dimensional Container' respectively. These definitions are seen to be in line with the definitions prescribed for these terms in the case of Upfront tariff Orders relating to the CHPT Mega Container Terminal, V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT) container terminal case etc., and hence approved.
- (iii) In the VPT upfront Order for the Container terminal, under the General conditionalities, a conditionality has been prescribed to the effect that the vessel related charges shall be levied on the ship owners/ steamer agents. However, the KOPT, in its proposed Reference tariff Schedule has not proposed the said conditionality. The KOPT has not furnished any reason for not incorporating the said conditionality in its Reference tariff Schedule. In view of this position and given that a similar conditionality exists in the Scale of Rates of the KOPT, the said conditionality is incorporated in the KOPT Reference tariff Schedule also.
- (iv) Further, in the Berth hire Schedule, the KOPT has not incorporated notes viz. the Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions and that the time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions, which are prescribed in the VPT Upfront tariff Schedule. In the absence of any justification, these notes as in the VPT upfront tariff schedule are prescribed as it is, in the KOPT Reference tariff Schedule also.
- (v) In the Storage charges Schedule, the KOPT has proposed to reduce the free period of the transshipment containers from 30 days prescribed in VPT Order to 10 days and has also reduced the number of intervening days prescribed in the subsequent slabs, when compared with the VPT upfront tariff schedule. The KOPT has not furnished any justification for carrying out such a modification. In the absence of any justification, the free days of 30 days and the slab structure prescribed for the transshipment containers in the VPT upfront tariff schedule is prescribed as it is, for prescribing the storage slab structure for the transshipment containers in the KOPT Reference tariff Schedule.

- (vi). In the Storage charges Schedule, the KOPT has added some conditionalities like Storage charge on hazardous container shall be 1.25 times of the respective container storage charge, for Over Dimensional Containers, the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab, and Conditionalities governing storage charges on abandoned containers. These conditionalities are seen to be in line with the stipulation contained in the tariff guidelines of 2005 and have also been prescribed in the Scale of Rates of the various container terminals. Hence, the same are approved for incorporation in the Reference Tariff Schedule of KOPT.
- (vii). In the Storage charges Schedule, the KOPT has prescribed a note to the effect that if any loaded container is required to be destuffed in port, the empty container will attract the dwell time charges as empty container from the day following the day of destuffing. Such a conditionality is not seen to have been prescribed either in the VPT Upfront tariff Schedule or in the upfront Tariff Schedule of container terminals approved for other major port trusts. Nevertheless, since the said conditionality gives clarity on the levy of storage charges on the empty container and helps in the correct interpretation of the Reference Tariff Schedule, the same is approved.

7.1. Accordingly, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

7.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - I** and the Performance Standards for the container terminal as proposed by the KOPT is attached as **Annex - II**.

7.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for the KOPT container terminal.

7.3. As per clause 2.6 of the Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards to be notified by this Authority, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects, as already agreed by the port.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/13]

Annex-I

REFERENCE TARIFF FOR CONTAINER TERMINAL PROJECTS UNDER PPP

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1 Definitions

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply

- (i) **‘Back to Town Container’** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (ii) **‘Coastal Vessel’** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

- (iii) **‘Foreign-Going Vessel’** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv) **‘FCL’** shall mean a container having cargo of a single importer/Exporter.
- (v) **‘Free period’** shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and terminal’s non-operating days.
- (vi) **‘Hazardous container’** shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organisation (IMO).
- (vii) **‘LCL’** shall mean a container having cargo of more than one Importer/Exporter.
- (viii) **‘Normal Container’** shall mean general type containers, not falling under special categories, otherwise, mentioned herein.
- (ix) **‘Over Dimensional Container’** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc.. Damaged containers (including boxes having corner casting problem) and container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (x) **‘Reefer Container’** shall mean a refrigerated container used for carriage of goods with provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi) **‘Shut Out Container’** shall mean a container, which enters into the terminal as export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No. (VIAN) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xii) **‘Transshipment Container’** shall mean a container, which is discharged from one vessel/barge, stored or not in the yard and transported through other vessel/barge.
- (xiii) **‘VIAN’** means Vessel Identification Advise Number.

1.2 GENEALR TERMS & CONDITIONS:

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ and ‘foreign going’ for the purpose of levying vessel related charges and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii)
 - (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c) In case of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge terminals.
 - (e) For dedicated Indian coastal vessel having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

- (iii) (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d) For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iv) Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (v) All charges worked out shall be rounded off to the next higher Rupee on the grand total of each bill.
- (vi) Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal.
- (vii) Interest on delayed payments/refunds :
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal rate will apply to both the Terminal Operator and the terminal users equally.
 - (c) The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (viii) (a) The reference rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if it so desire, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionality governing the application of such rates provided the new rates shall not exceed the rates notified.

CHAPTER-II
VESSEL RELATED CHARGES

2. Berth Hire Charge

- 2.1 The berth hire charges for the vessels occupying berths at the Container Terminal shall be levied at the following rates subject to conditionalities specified at Notes given thereunder :

Description	Rate per GRT per hour or part thereof (in ₹)	
	Foreign going vessel	Coastal Vessel /barges or vessel plying between the Terminal and KDS/HDC
All vessel	1.340	0.804

Notes:

- (i) Vessels (including barges) shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges. Thereafter, penal berth hire shall be levied.
- (ii) All the vessels (including barges) shall commence cargo operations within 1 hour from the time the same is brought alongside the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (iv) below.
- (iii) Vessels (including barges) idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in (iv) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than 2 (two) hours.
- (iv) Penal berth hire charges shall be levied in addition to berth hire charges at the following rates for the period vessel (including barges) fails to commence work or idling as specified at (i), (ii) and (iii) above, as the case may be :

Sl. No.	Description	Rate per GRT (in ₹)
1.	Upto 6 hrs.	10.453
2.	Above 6 hrs. but upto 12 hrs.	15.680
3.	Above 12 hrs.	31.359

- (v) Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel (including barge) is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (vi)
 - (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel (including barge) signaling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
 - (b) There shall be penal berth hire equal to berth hire charges of one day's berth hire charge for a false signal.

- (c) The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to fail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (vii) Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel (including barge) idles at berth due to breakdown of terminal's equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER-III

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

3. GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii) Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden Containers - Import / Export	3530.90	2118.73	5296.35	3177.81	7061.80	4237.46
(b).	Empty Containers - Import / Export	2472.48	1483.30	3708.72	2225.89	4944.96	2966.98
(c).	Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/Lift off						
	- Loaded	1378.97	1378.97	2068.46	2068.46	2757.95	2757.95
	- Empty	1268.96	1268.96	1903.44	1903.44	2537.92	2537.92

Notes:

- (1) Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, transport between CY and quayside, lift on or off at CY, landing and loading the container from or to the trailer, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.
- (2) Services in the case of item no. (c) above includes transportation from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.

B. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:

(in ₹)

Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length	
	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
Laden	5296.35	3177.81	7944.52	4766.72	10592.70	6355.62
Empty	3708.72	2225.23	5563.08	3337.85	7417.44	4450.46

Notes:

- (1) The above charges apply to the complete cycle of transshipment i.e. discharge from the first carrier (vessel/barge) to the loading on to the second carrier (vessel/barge), including lashing/unlashing charges. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.
- (2) A container from foreign port handed at the terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or for transshipment to Kolkata Dock System/Haldia Dock Complex under Kolkata Port Trust or vice versa would be charged 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (3) Any transshipment container delivered out of TERMINAL by road or rail shall be charged the import/export container rate.
- (4) Shut out charge as per Schedule shall apply:
 - (i). if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
 - (ii). if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (5) The vessel/barge on which the transshipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transshipment container is imported or else the transshipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

3.2 CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**(a). Import - Laden and empty containers****(Rate in ₹ per container per day or part thereof)**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length
(i).	First 1 day	Free	Free	Free
(ii).	On 2 nd day	195.37	390.73	586.10
(iii).	from 3 to 15 days	390.73	781.47	1172.20
(iv).	Beyond 15 days	781.47	1562.93	2344.40

(b). Export - Laden and empty containers**(Rate in ₹ per container per day or part thereof)**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length
(i).	First 2 days	Free	Free	Free
(ii).	from 3 to 4 days	195.37	390.73	586.10
(iii).	from 4 to 15 days	390.73	781.47	1172.20
(iv).	Beyond 15 days	781.47	1562.93	2344.40

(c). Transshipment Containers - Laden & Empty Containers**(Rate in ₹ per container per day or part thereof)**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length
(i).	First 30 days	Free	Free	Free
(ii).	from 31 to 45 days	195.37	390.73	586.10
(iii).	from 46 to 60 days	390.73	781.47	1172.20
(iv).	Beyond 60 days	781.47	1562.93	2344.40

(d). Shut out Containers - Laden & Empty Containers**(Rate in ₹ per container per day or part thereof)**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length
(i).	From 1 to 15 Days	195.37	390.73	586.10
(ii).	From 16 to 30 days	390.73	781.47	1172.20
(iii).	Beyond 30 days	781.47	1562.93	2344.40

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (4). Storage charge on hazardous container shall be 1.25 times of the respective container storage charge.
- (5). For Over Dimensional Containers, the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as prescribed above.
- (6). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (7). If any loaded container is required to be destuffed in port, the empty container will attract the dwell time charges as empty container from the day following the day of destuffing.
- (8). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (a)
 - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time; or
 - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the conditions that
 - (a) the Line/MLO shall resume the custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the Line/MLO shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (b) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines/MLO for destuffing the cargo or removal of load container from the Terminal.
 - (c) Where the container is seized/confiscated by Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo, subject to the line's observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs' bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (9). Storage charge on container shall not accrue for the period when the Terminal is not in a position to deliver/ shift the container when required by the user due to reasons attributable to the operator.

3.3. A. Charges to miscellaneous services**(Rate in ₹ per container)**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length
(a).	Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)	330.04	495.06	660.09
(b).	Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)	330.04	495.06	660.09
(c).	Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-	204.86	307.29	409.67

Notes:

- (1). Services include only plugging/ unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI / Run test. The PTI/ Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

B. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

Where an Export container or a Transshipment container is shut out or/and in the case of Back to Town container, the following rates shall apply:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length
(a).	Laden	1925.25	2887.88	3850.51
(b).	Empty	1705.23	2557.84	3410.45

Notes:

- (i) Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (ii) The storage charges shall be levied in terms of Schedule 3.2.

C. Additional Charges

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length
1	Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation , Lift off			
	- Laden	1925.25	2887.88	3850.51
	- Empty	1705.23	2557.84	3410.45
2	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	550.07	825.07	1100.15
3	Cancellation of Document- (Per EIR)	82.52		
4	One Door Open Charge (Per container)	550.07		
5	Fixing / Removal of Seal (per seal)	220.03		
6	Customs inspection within the terminal (per container)	440.06		
7	Plugging/unplugging of reefer container (per container)	55.00		
8	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)	165.02		
9	VIA cancellation	1100.15		
10	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (Charges are per document)	550.07		
11	Charges for providing gangway to vessel per calendar day	47.43 per hour per gangway subject to maximum of 1000 per day per gangway. Note: This is an optional service provided at the request of the user.		

D. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going	Coastal
(a)	Without landing Hatch Cover on the quay	1386.56	831.75
(b)	With landing Hatch Cover on the quay	2772.18	1663.49

Notes:

- (1) Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.
- (2) **‘Shifting of container’** charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer’s request for any purpose including shifting for availing any other service provided by terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off. **Change of shipment status** applies when:
 - (i) A transshipment container in TERMINAL premises is changed to an import container;
 - (ii) An import container in TERMINAL premise is re-exported;
 - (iii) An export container is delivered out of TERMINAL premise;
 - (iv) A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice- versa.
 - (v) A transshipment container whose outbound VIAN is not declared prior to berthing of the inbound carrier;
 - (vi) An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hrs prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

Change of container status applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by TERMINAL.

- (3) **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4) **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (5) **“One Door Open” Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6) **Fixing / Removal of seal**
 Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.
- (7) **Customs Inspection**
 The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.

4. GENERAL NOTE TO SECTION- 2 & SECTION- 3 ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex-II

PERFORMANCE STANDARDS

Performance Standards

1. Gross Berth Output

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for Container cargo. The capability of the terminal and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The berth day output measured in terms of TEUs

per day depends on the number of cranes used which is dependent on the size of the vessel. Productivity norm of the crane is 25 moves per hour.

The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo in terms of TEUs handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal i.e. number of working days at the berth.

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo areas follows :

Cargo Category	Indicative Norms
Container	
(Mainline Vessel)	[25 moves per hour]
(Feeder Vessel)	[22 moves per hour]

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – [0.6]

2. Transit Storage Dwell Time:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out - gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

Unclaimed cargo or any cargo that has been detained by the customs or any Government Authority may be excluded.

Transit Storage Dwell Time	
-Import	
Container (at terminal)	3 days by road and 7 days by rail / barge
-Export	
Container (at terminal)	4 days by road and 7 days by rail / barge

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – [0.3]

3. Turn around Time for receipt/delivery operation :

The Turn around Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/ unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/trailers/rakes.

a.	(i) Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	(ii) Trailer for Containers (double operation)	4 hours
b.	(i) Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	(ii) Rake for ICD Containers (double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard [0.1]

Performance Evaluation and calculation of liquidated damages :

Performance evaluation shall be made on aquarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioneing Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every short fall of 10% (ten per cent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by $x\%$, Transit Storage Dwell Time by $y\%$ and Turn round time for receipt/delivery operations by $z\%$ and the weightage assigned to such shortfalls is 0.6, 0.3 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be $(0.6x + 0.3y + 0.1z)\%$.